

1265. 15/1

EL GOBIERNO
SOMETE
EL INI
A LOS
INTERESES
IMPERIALISTAS

SEAT una crisis provocada

análisis y alternativas del comité de SEAT de la OCE (Bandera Roja)



Cuando este documento estaba imprimiéndose, se conoció la noticia, de que el expediente ha sido aprobado por el Consejo de Ministros. Esta aprobación tuvo lugar en unas fechas claves para impedir la respuesta inmediata de los trabajadores, (fechas de Semana Santa) para la continuación, aplicar los dieciséis días, de reducción de jornada.

Estas medidas y las últimas noticias que afirman que Seat en los meses de Enero-Febrero ha reducido sus ventas el 34 por ciento tienden a confirmar y ratificar el análisis que en este folleto hacemos. Por eso, y aunque no se sitúa ante el expediente ya aprobado, creemos que sigue siendo un documento válido, para clarificar el carácter de la crisis de Seat entre los trabajadores. Como en él se analiza, la cuestión del expediente es una primera batalla, y una primera demostración de las perspectivas que se abren.

Introducción:

Estamos atravesando un nuevo periodo de crisis profunda del sistema capitalista. En todo el mundo, el capitalismo, que ha alcanzado en su fase imperialista un enorme apogeo, vive días difíciles. Pero más difícil es la situación de millones de obreros que estamos pagando los platos rotos de los capitalistas. Entre esos millones de hombres, sobre cuyas espaldas se quiere cargar el fardo de una crisis que no hemos provocado, estamos nosotros, los trabajadores de SEAT.

De poco nos servirá, pues, analizar la crisis del ramo del automóvil en España o, incluso, la actual situación de SEAT si no lo relacionamos con el entorno económico y político y con los intereses generales del imperialismo americano en España en este periodo.

De poco nos serviría discutir de la crisis de SEAT si la separamos del resto del INI y si desconocemos por dónde pasan los ejes de la política del gobierno con respecto al mismo, y más concretamente a las industrias que se dedican a la transformación de las materias primas.

Hemos estudiado el informe presentado por el consejo de fábrica y notamos a faltar un rigor sobre estos puntos.

Nuestro partido ha creído útil poner en conocimiento del conjunto de los trabajadores de SEAT nuestras valoraciones sobre las causas, las perspectivas y las alternativas que se abren a la crisis actual de SEAT la empresa más importante del automóvil en España.

1. El carácter de la crisis.

El primer punto que hay que plantear con toda claridad y evitando las ambigüedades es ver si estamos atravesando un *periodo de crisis del sistema capitalista*, o no, y cuál es su *carácter*. Así también sabremos si Seat es una parte de este sistema y si esta crisis tiene repercusiones en ella y qué tipo de repercusiones.

En el informe del consejo de fábrica, a la hora de analizar este aspecto tan decisivo se resuelve de un plumazo manifestando "*Para comprender la situación actual del sector automovilístico a nivel mundial, es necesario recalcar de forma clara la incidencia que tuvo y tiene sobre él la cri-*

sis económica que se desencadena a partir de noviembre de 1973 con la subida de los precios del petróleo”.

La causa directa de la crisis que en noviembre-octubre de 1973 se desencadenó con una violencia inesperada no es el problema de la subida del petróleo. Este sólo fue el factor detonante, la chispa que enciende una hoguera ya preparada.

En verdad lo que ocurrió fue que a partir de 1970, pero con raíces anteriores, se desarrolla una nueva crisis del sistema de acumulación capitalista imperialista.

La crisis se manifiesta en todos los terrenos del sistema imperialista mundial, lo que era un síntoma -baja de la producción, recesión generalizada de la economía, inflación desbordada- se transforma en una enfermedad crónica.

Así las cosas, se relanza una mayor lucha por el control de los mercados y por la concentración industrial y financiera cada vez en menos manos del imperialismo americano.

Es a raíz de esto que de una forma más acelerada los intereses del imperialismo, necesitan instalar en España la gran banca (Bank of America, Chasse Manhattan, Deutsches Bank), y reducir y debilitar el actual sector estatal o nacionalizado de nuestra economía para poder ejercer un mayor control de las fuentes económicas de nuestro país.

2. El INI y Seat.

España cuenta en la actualidad con un importante sector nacionalizado de la economía formado por diferentes bancos (Banco de Crédito Industrial, Banco Hipotecario, Banco de Crédito local, etc. .) empresas actuando como monopolios (Renfe, Tabacalera, Campsa, Petoliber, etc.) y el INI gran consorcio industrial que controla más de sesenta empresas directamente (Seat, Bazán, Hunosa, Astilleros Españoles, Enasa, Iberia,



Butano, Maquinista. .). Todo esto representa un gran potencial económico. Somos el país de Europa con un nivel de nacionalización más alto. Recientemente la revista *"Actualidad económica"* preguntaba a los directivos del INI si éste continuaría al frente de los sectores que hoy controla, y la respuesta era negativa. Estas mismas fuentes predecían la reducción de intervención del INI en el futuro a los siguientes temas:

Servicio Público: ejemplos podrían ser Renfe, Iberia, Aviaco.

Entidades Subsidiarias: para sustituir a la iniciativa privada allí donde ésta no le interese invertir por nula rentabilidad (Hunosa, Ensidesa. .).

Como servicio estatal complementario: para apoyar o incrementar inversiones privadas.

Esto significa que el campo del INI tiende a reducirse considerablemente, en beneficio del capital privado.

En ninguno de los casos de empresas que el INI quiere mantener se concretan empresas importantes como las que antes enumerábamos (Seat, Enasa, Bazán, Astilleros. .).

El imperialismo necesita, y por tanto exige, reducir y debilitar este enorme sector público de la economía para pasar a controlar directamente las empresas más rentables y reducir el sector nacionalizado a las que sólo dan déficits, para que éstos sean sufragados con los impuestos del pueblo. Precisamente las empresas más rentables hasta ahora han sido las de transformación (Seat, Pegaso, Casa, etc.).

El presidente de Seat, Antoñanzas, preguntado sobre una posible reestructuración del capital de SEAT (*"Cuadernos para el diálogo"* 10 Marzo 1978) respondió muy diplomáticamente: *"Hay dos opciones claras, más INI o más FIAT. Si el otro accionista no fuera el INI, la solución más lógica sería más participación Fiat. Pero si la economía del país no va a ser más abierta al libre mercado una mayoría del capital del INI sería un error"*.

Para entendernos: ni FIAT ni el INI, y menos el INI que la FIAT. Entonces, ¿qué quieren hacer con Seat?. Lo mismo que están haciendo con el conjunto del INI, endeudarlo progresivamente a los bancos americanos.

Giménez de Torres actual presidente del INI ha estado recientemente en EE.UU., a ampliar su deuda. En la actualidad los créditos al INI representan el 20 por ciento de la deuda exterior española.

3. FIAT – SEAT – FORD.

La Fiat controla una parte importante de las acciones de SEAT. Los productos que se fabrican en SEAT son patentes italianas, el tipo de vehículos, la exportación de nuevos prototipos está controlada por la casa madre.

La maquinaria y utillaje que hoy tiene Seat, para la fabricación de

los coches, son, en su mayoría, desechos de la FIAT.

En fin, la SEAT es en realidad una filial de FIAT, aunque por distintas condiciones históricas, no tiene la mayoría de acciones, y por lo tanto no tiene poder de decisión, sobre la dirección en general, aunque puede determinar en mucho la marcha cotidiana de la empresa.

No hace mucho tiempo, FIAT pidió hacerse con la mayoría de acciones y el INI se negó a ello.

Podríamos felicitar a quienes adoptaron esta medida, si hubiera sido hecha bajo un prisma de defensa de los intereses públicos. Pero mientras se le negaba la mayoría a Fiat (multinacional europea) se le abrían las puertas a una nueva factoría de automóviles, la que en mejores condiciones está de competir con SEAT, y además, naturalmente, una gran multinacional americana: la FORD.

La FORD se empezó a montar en España en 1972, cuando ya se notaban los efectos de la crisis capitalista y cuando el imperialismo americano lanzó una ofensiva por controlar los mercados.



En la última rueda de prensa de Antoñanzas el nombre de FORD era utilizado como *"la causa fundamental de la crisis de Seat"*.

En opinión de los compañeros que prepararon el contrainforme económico *"la disminución no puede atribuirse sólo a la puesta en funcionamiento de la FORD pues todos los demás fabricantes (Renault - Citroen, Chrysler) han aumentado sus ventas. Lo mismo ocurre con el descenso en las exportaciones de Seat que en su opinión se corresponde con serios obstáculos puestos por FIAT desde la crisis del 73"*.

A los compañeros que prepararon el contrainforme los árboles no les han dejado ver el bosque, o es que tienen miedo a llamar a las cosas por su nombre.

Sí, Sr. Antoñanzas la FORD es la causa principal de la crisis de Seat, y no precisamente porque el "Fiesta" sea más "bonito" que el "127".



Esto no le excluye a usted, ni al INI de la responsabilidad en todo ello. Por que ésta ha sido una política bien estructurada y organizada desde el propio INI desde que en 1972 se permitió la entrada de la FORD en España.

Si no, ¿a qué se debió, que el hasta entonces presidente del INI Claudio Boada pasara a ser presidente de la FORD?

El que afirmemos esto no tiene que estar en contradicción con que en 1973 FIAT pusiera impedimentos a la exportación SEAT. FIAT defendía así sus intereses, ante las concesiones españolas a FORD.

El hecho de que el resto de las marcas de automóviles hayan aumentado sus ventas, y que sólo disminuyan las de SEAT, la única empresa de automóviles bajo control del INI y del gobierno y la más fuerte del país, nos ratifica en que se trata una política estructurada y de largo alcance de favorecer a FORD y perjudicar a SEAT. Y quien dice FORD dice cualquiera de las grandes empresas americanas (General Motors).

4. FIAT – FORD.

La FIAT entró en España en 1956 fruto de una serie de favores que el Dictador Franco debía a los capitales italianos por su apoyo en la guerra civil contrarevolucionaria de 1936 - 1939 y por que Franco necesitaba demostrar que bajo la dictadura había progreso. Sin embargo, las cosas fueron cambiando en los últimos años, y los sectores influyentes del capital financiero español, fueron estrechando sus relaciones con el imperialismo americano.

Los últimos gobiernos del período Franquista y los primeros de la Monarquía Juancarlista no han hecho más que ir favoreciendo la entrada en todos los campos (militar, nuclear, alimentación, industrial y financiero) al imperialismo americano.

Hoy todos los que están en el gobierno le deben muchísimos más favores al imperialismo americano que al capitalismo italiano.

Quieren utilizar a España como una plataforma del imperialismo, para su intervención superior en Europa y en el mercado Común, concretamente.

El problema central de Fiat, no es pues, un problema interno de mala gestión, de despilfarros y corrupción, o de pésima administración, aunque esto sea un problema muy importante que hay que sacar a la palestra y que se podrían resolver si el INI quisiese hacer la empresa rentable. El problema es la pugna por el dominio del mercado por las grandes multinacionales americanas y la subordinación, de los accionistas mayoritarios en Seat, INI y los bancos Urquijo, Banesto, Hispano Americano, Central, etc., a estos grandes monopolios.

La prueba de que no es un problema de SEAT, ni siquiera del sector automóvil, es el hecho de que son muchas las empresas del INI que viven ese mismo proceso (Pegaso, Astilleros).

El problema de Sear, por tanto, es un enfrentamiento entre grandes multinacionales, FIAT y FORD, o alguna tercera como General Motors, por dominar el mercado del automóvil, o ir a una mayor concentración.

La FIAT en este caso está a la defensiva, y la Ford a la ofensiva por el apoyo que le dan el INI y los bancos accionistas de SEAT

Los únicos perjudicados en toda esta pelea, seremos, sin lugar a dudas, los trabajadores si no damos respuesta a cada uno de los problemas.

5. Las fuerzas de la Izquierda Parlamentaria ante el problema de Seat.

De todos es conocido que diversos parlamentarios han pedido que el problema de Seat sea informado en el parlamento, y hasta ahora no se ha sabido contestación.

Es posible que bastantes compañeros, se pregunten, por qué las fuerzas como PSOE y PCE-PSUC no han explicado con claridad a los trabajadores la realidad de la situación; se han ido por las ramas, sin desenmascarar la raíz del asunto.

Nosotros dudamos que ésto sea debido a un desconocimiento. Los análisis que hace nuestro partido, incluso con mayores posibilidades de



datos podrían haberlos hecho antes estas fuerzas parlamentarias.

¿Por qué no lo hicieron?. La realidad es una; y es que estas fuerzas, a un nivel distinto que el gobierno han llegado a unos ciertos compromisos con el imperialismo de no perjudicar sus intereses en España. Incluso han dado garantías a los americanos, de que sus capitales en España están asegurados.

Los viajes de Felipe González y Santiago Carrillo hace algunos meses a EE.UU., o el más reciente de dirigentes del PSOE, demuestra que en todo aquello que tenga relación con los intereses imperialistas en España, las fuerzas PSOE-PCE van a ser extremadamente cautos.

6. Conclusiones.

1o. Seat está atravesando una crisis muy peculiar y está en juego su existencia en el futuro, y por tanto el puesto de trabajo y el pan de millares de familias.

2o. Que esta crisis no está motivada fundamentalmente por cuestiones internas de mala producción, pesima gestión, falta de mercado, ni por cuestiones de simple competencia, aunque estas sean las cosas que más directamente veamos los trabajadores en nuestra empresa.

3o. Que la nula competitividad, y pérdida de mercado de Seat en los últimos meses, responde a una estrategia ordenada desde las altas esferas del INI para facilitar la entrada de los vehículos FORD en España y en Europa.

4o. Que FIAT desearía o ha deseado tener la mayoría de acciones de SEAT, ya que esto le daría un puesto de predominio en el sector del automóvil, en España. Al serle vetada esa vía, FIAT tenderá a aplicar una política doble con respecto a Seat.

- a) no ceder sus acciones y estorbar desde sus posiciones en Seat el avance de otras multinacionales del automóvil, en este caso FORD, a menos que lleguen a acuerdos de reparto de otros mercados a nivel internacional.
- b) imponer un mayor control de Seat en el campo de investigación y exportación fundamentalmente, garantizando que los mercados exteriores que hasta ahora atendía Seat los pueda cubrir la FIAT (el caso del 128 berlina es significativo).

5o. Que el INI, objetivamente, tenderá a un endeudamiento progresivo de la SEAT, para que sus acciones pierdan valor. Por otra parte, realizará una política que vaya reduciendo el campo de acción de Seat facilitando objetivamente a otras marcas del automódulo la conquista del mercado actual de Seat, haciendo que FORD ocupe progresivamente el espacio que hasta hoy ocupaba Seat.

6o. Que esto puede representar la pérdida a medio plazo de bastantes puestos de trabajo en Seat y en un sector importante de sus proveedo-



res, aunque algunos de éstos podían (de hecho algunos ya lo hacen) pasar a ser proveedores de FORD, si Sear no les necesitara.

Alternativas.

La forma que tiene el informe del consejo de empresa de presentar las alternativas demuestra la incomprensión del problema o el querer tener confundidos a los trabajadores.

Propuestas a corto plazo.

Nuestro problema no es explicar a la empresa que con una política de ventas más agresiva, que ofreciendo más garantías, y mayores posibilidades de elección de colores a los compradores o vendiendo el coche un poco más barato se podría volver a recuperar la iniciativa en el mercado. Primero porque ésto, repetimos, no es el problema, y segundo por que los trabajadores no estamos para enseñarle al burgués, como puede imponer que un obrero compre sus coches, aunque después se tenga que hinchar a hacer horas para pagarlo. Por otra parte, los directivos de SEAT saben de sobra cómo vender más sin que se lo tengamos que explicar nosotros.

Nuestra propuesta a corto plazo sólo puede ser el impedir que el expediente de reducción de Jornada tire para adelante. Por que esta es la primera batalla contra los trabajadores dentro de un plan general de reestructuración. No se puede permitir que un solo trabajador quede en la calle o acceda al seguro de desempleo.

El presidente manifestaba:

La problemática de SEAT presenta en la actualidad dos situaciones perfectamente diferenciadas, y para las que procede considerar soluciones distintas:

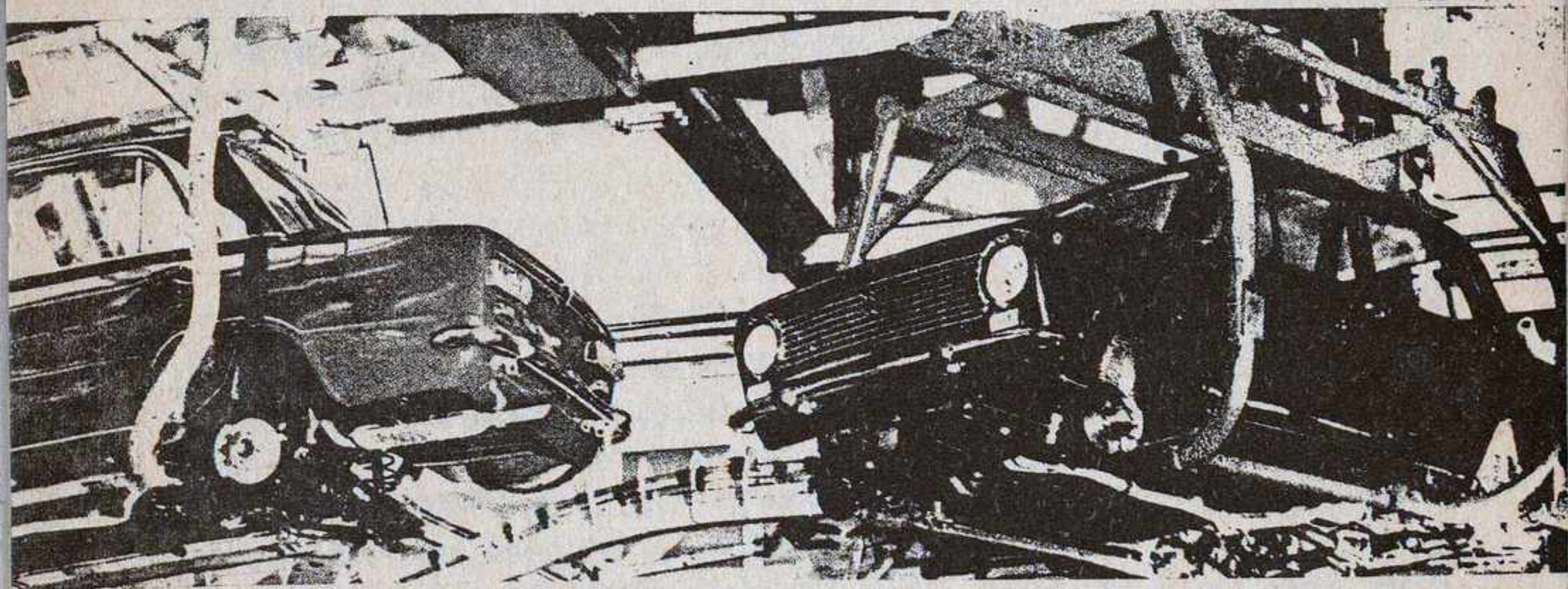
- a) Una situación coyuntural básicamente determinada por la caída del mercado interior y para la que se interesa una solución asimismo coyuntural, cual es la aplicación de un Expediente de Regula-

ción de Empleo.

- b) La necesidad de proceder a una reconsideración de la estructura de la Empresa y del sector ante nuevos condicionamientos del mercado, teniendo especialmente en cuenta la futura incorporación de España a la Comunidad Económica Europea. Esta segunda situación requiere evidentemente planteamientos de mucho mayor alcance.

Esta primera batalla nos tiene que servir para unir nuestras fuerzas, y prepararnos para las batallas posteriores.

Es posible que no podamos impedir que el expediente sea aprobado en el consejo de ministros. Eso no está hoy al alcance de nuestras manos, pero si nuestra respuesta es clara y contundente podemos conseguir que el gobierno titubee, o incluso que tenga que retirar el expediente. De todas formas lo importante es que esta batalla sitúe nuestras fuerzas, y nos prepare para posteriores acciones.



Medio plazo

A medio plazo se impone, sin ningún lugar a dudas, la inmediata exigencia de que sea el INI el que se haga con la mayoría amplia de las acciones y SEAT pase a ser una empresa absolutamente estatal

Es indudable que SEAT en estos momentos, es un gigante con los pies de barro, y que si FIAT dejara de suministrar proyectos e investigación, todo se hundiría. Por ello se impone que la factoría de Martorell se dedique a lo que en principio parecía que estaba destinada, a centro de investigación.

Debe hacerse un estudio del mercado y de sus necesidades más urgentes, y decidir si Seat debe dedicar sus esfuerzos a otros productos que no sean específicamente coches de turismos. Por otra parte hay que pasar a una depuración y saneamiento general de todos los órganos de dirección de la SEAT acabando definitivamente con la corrupción y los negocios peronales a costa de los intereses públicos.

No hay que engañarse, este tipo de cuestiones van en contra de los intereses del imperialismo y de sus servidores actuales en el gobierno. La imposición de los objetivos obreros sólo puede ser obra de una creciente ofensiva en la lucha general de los trabajadores.

Se equivocan o quieren encandilar a los trabajadores los que esperan que el estatuto de la empresa pública que debe debatirse en las Cortes resolverá alguno de estos problemas. Los mismos que van a elaborar ese estatuto y los que disponen de la mayoría en el parlamento -el gobierno de UCD- son los que pretenden liquidar el sector público de la economía en beneficio del capital imperialista.

El control obrero de las empresas públicas no saldrá en ningún estatuto de las actuales Cortes, el control obrero se reconocerá en ley cuando en las empresas ya se esté ejerciendo en la práctica, y ejercer en la práctica el control de los trabajadores sobre la dirección empresarial vendrá en función de la fuerza y la lucha de los trabajadores.

Largo plazo

Para nosotros sólo existe una propuesta a largo plazo: la conquista de la sociedad socialista en la que los trabajadores, podrán organizar la sociedad y su trabajo en función de las necesidades colectivas de la mayoría de la población, y no del afán de lucro de una minoría explotadora.





Organización
Comunista
de España
(Bandera Roja)

5ptas.

Imprime: MARTINEZ D. Legal: B- 12.811-78